

A ESTAÇÃO

Os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro saíram de Campinas acompanhando os cafezais, seu objetivo era escoar a produção agrícola da região, inclusive do sul de Minas Gerais. Iniciada em 1873, seus trilhos chegaram a Ribeirão Preto em 1883, em Batatais em 1886, para cuja inauguração veio o próprio Imperador Pedro II (que nunca veio à Franca do Imperador). Em seguida, a ferrovia venceu o profundo vale do Rio Sapucahy-Mirim, estabeleceu um horto como base produtora de madeira na fazenda Boa Sorte para sua rede (lenha para as locomotivas e dormentes, hoje um produtivo assentamento do MST) e subiu em direção à serra de Franca, passando por Restinga. A estação de Franca inaugurada em 1887 foi construída na colina próxima à que a cidade vinha se desenvolvendo além do córrego dos Bagres por ser um platô amplo que poderia abrigar a estação e suas oficinas, além de garantir sua expansão e a construção de armazéns privados ao redor. Ao surgir, a cidade descortinou outra realidade. A pobreza da cidade imperial deu lugar ao um ciclo de desenvolvimento econômico que a ferrovia propiciou ao escoar rapidamente a sua produção agrícola e industrial, trouxe escolas que não existiam antes, melhoramentos na infraestrutura de água e esgotos, pavimentação, energia elétrica e embelezamento de praças, novas técnicas construtivas, além do crescimento demográfico com a chegada de muitos imigrantes europeus e do oriente médio. Para os moradores da Franca virou o Bairro da Estação, a rua que ligava a estação ferroviária ao centro da cidade tornou-se a principal via comercial urbana e sua ocupação foi rápida com pensões, armazéns, lojas. Em pouco tempo, até um primitivo sistema de transporte coletivo com bonde puxado a burros foi implantado para ligar as duas partes da cidade pelas pontes que passaram a existir na Ruas da Estação, General Carneiro e General Osório.

Também foi a estação ferroviária que deu condições ao surgimento da indústria calçadista a partir dos anos 1920, quando a fábrica Jaguar (a primeira mecanizada) passou a transportar sua produção pelo trem em direção ao porto de Santos, de onde por cabotagem os calçados eram levados a mercados distantes como Recife, Salvador e Porto Alegre. A modernização da estação ocorreu no final dos anos 1930, quando a Mogiana transformou suas construções no ramal de Franca para um estilo mais moderno, proto-moderno ou art-déco, modificando suas características simplificadas das construções originais. Como principal meio de transporte entre Franca e São Paulo, bem como em direção ao triângulo mineiro e Goiás (a Mogiana seguiu até Araguari, onde se conectava com a Ferrovia Goyaz), a ferrovia manteve sua importância econômica até os anos 1960, quando a opção rodoviarista do governo federal deu início ao processo de desmantelamento das inúmeras linhas de trens que cortavam o país. A construção da barragem da Jaguara no Rio Grande, que inundou os trilhos do ramal no final dos anos 1960 cortou a ligação com Uberaba e em 1976 o último trem de passageiros de Franca circulou até Ribeirão Preto. A partir daí, com o fim das operações da antiga Mogiana, já estatizada como FEPASA, o destino das estações e dos trilhos ficou incerto. No final dos anos 1970, no governo de Maurício Sandoval (ARENA), o prédio das oficinas foi demolido para alargar a Rua Frei Germano.

No final dos anos 1980, com a definitiva extinção do ramal Ribeirão Preto-Franca, a Prefeitura adquiriu o prédio da Estação e a faixa de domínio dos trilhos em todo o perímetro urbano, à exceção de um pequeno trecho defronte a concessionária VW Francauto, que comprou parte da área, o que viria a estrangular um pedaço da futura Avenida da Integração.

O calçadão da região central construído no final dos anos 1980 produziu um efeito negativo à ocupação do Rua Voluntários da Franca, a Rua da Estação, que perdeu comércio. Durante o governo de Ary Balieiro (PTB), a prioridade na região foi a circulação do automóvel, sendo construída a Avenida da Integração. Alguns melhoramentos nas esquinas e um calçadão defronte a estação foram realizados, mas estão em mau estado. Um terminal de ônibus foi projetado mas não construído,

ficando um mar de asfalto em parte do antigo pátio da estação, servindo apenas para estacionamento de carros. A faixa da ferrovia virou parte avenida, parte um grande canteiro central arborizado no sentido do Distrito Industrial onde foi implantada a primeira ciclovia da cidade, mas que até hoje carece de manutenção, o piso está bastante danificado e os ciclistas preferem circular pela perigosa avenida de alta velocidade. No sentido contrário, em direção a Miramontes, a faixa da ferrovia foi ocupada com estacionamento para carros (outro mar de asfalto na região do Parque Fernando Costa), sede de equipamentos da Secretaria de Saúde, equipamentos esportivos e até mesmo um posto de gasolina. Sobrou pouco para árvores e jardins mal-cuidados. A vila ferroviária da Mogiana junto à estação foi truncada pela Avenida da Integração e teve apenas duas construções preservadas, mas nas mãos da iniciativa privada que a qualquer momento pode fazê-las desaparecer como as demais moradias dos ferroviários, todas demolidas. A bonita e tranquila praça Ana Nicácio que ficava do outro lado da estação foi cortada ao meio por uma via, equívoco que poderia ser facilmente desfeito pela Prefeitura com os veículos apenas contornando a praça. Já a praça Sabino Loureiro defronte a estação recebeu alguns investimentos, mas a destruição recente da estátua do “Menino” mostra manutenção insuficiente.

Restou a grande estação e seu entorno. Quando dos debates sobre o que fazer com os terrenos da ferrovia, durante o governo Balieiro, havia vereador defendendo a demolição da estação para “interligar” o bairro da Vila Nova com a Estação. Felizmente isso não ocorreu e no início de 1997, já no governo de Gilmar Dominici (PT), a estação foi finalmente tombada como patrimônio histórico da cidade. O prédio estava ocupado por algumas repartições públicas e até por um sindicato, pela sucursal da biblioteca municipal e pela Viação Cometa, que mantinha partidas de ônibus do local. Em 1999, quando era secretário de Planejamento, fui com o prefeito a Brasília e conseguimos 110 mil reais para investir no prédio, possibilitando apenas reformar e ampliar a área da biblioteca e instalar um posto estadual de uso público de computadores. Lembro que à época (governo FHC), a oposição era tratada a pão e água, não havia transferências obrigatórias de recursos para cultura nem emendas parlamentares. Por isso o espanto do secretário executivo do MinC ao receber o prefeito de Franca com o deputado federal mineiro José Militão (PSDB), que eu havia conhecido ao trabalhar na universidade em Passos através da prefeita de Ibiraci, dona Cidinha Hermógenes. Segundo ele, foi a primeira vez que viu um pedido de recursos de um deputado federal mineiro e tucano para um município paulista governado por um petista. Na mesma época, desenvolvemos o projeto de um centro cultural para ocupar toda a estação ferroviária, denominada por lei “Centro Cultural Salles Dounner” por iniciativa do vereador Jaime Batista (PT). Depois disso, nos governos seguintes, a situação foi se deteriorando no entorno, a Cometa saiu, o cartório eleitoral também e o espaço foi ficando ocioso.

A precariedade da situação do prédio mais que centenário foi se tornando problemática até que o atual prefeito corretamente resolveu investir no local, pois agravou-se a situação de segurança na região com o aumento de moradores de rua, pela redução de moradores e pelo expressivo número de imóveis vagos. Cabe aqui uma reflexão sobre a decisão da Prefeitura em extinguir a Secretaria de Planejamento por uma de Infraestrutura. O urbanismo é a ciência e a técnica dedicada ao estudo, planejamento, organização e desenvolvimento das cidades. Seu objetivo central é criar espaços urbanos funcionais e seguros que promovam a qualidade de vida, integrando moradia, mobilidade, áreas verdes, saneamento e infraestrutura à sociedade. Ao tratar a cidade como uma simples soma de infraestruturas de engenharia, perde-se a visão de conjunto essencial de uma cidade, onde a vida se constrói coletivamente, em diálogo permanente entre interesse público e as contraditórias forças que atuam no mercado. Ao levar o processo decisório de urbanismo para o gabinete do Prefeito sem ouvir a comunidade e perder a capacidade técnica de propor democraticamente soluções urbanísticas de fato por obras de engenharia desconectadas, a Prefeitura rende-se ao discurso neoliberal de que o mercado vai resolver os problemas da sociedade, e está claro que não vai.

Em vez de atrair a iniciativa privada para criar habitação, atrair novos moradores e novos comércios aos locais abandonados ou obsoletos através do Programa Centro como previa o Plano Diretor e dar continuidade à ocupação daquele espaço para o setor cultural, que poderia atrair público para a região, aumentar a segurança e reduzir a concentração de espaços culturais da Prefeitura apenas na região central, o prefeito resolveu sem ouvir a comunidade transformar o amplo espaço do armazém, onde estavam previstos um pequeno auditório e salas para exposições e acervos, num mercado municipal.

O projeto de arquitetura e a modelagem do processo não eram bons, nem ideais, mas a execução foi pior ainda. Ao contratar uma construtora que não tinha experiência com um bem tombado e ao tratar o projeto de arquitetura da obra como uma simples reforma de prédio (e não uma restauração como deveria ter sido, que fique claro), foram modificando o visual e as condições do edifício sob o olhar complacente (ou talvez impotente) do CONDEPHAT.

As portas de madeira foram substituídas por portas metálicas de carregação. Em nome da “segurança”, na verdade apenas arquitetura hostil para afastar os “indesejáveis” de sempre, o coração da estação, sua plataforma de embarque e desembarque aberta à circulação foi fechada com um gradil preto que modificou totalmente sua visualização e significado na paisagem urbana. Um dos lados da avenida ficou sem calçada e ainda ocupada por um trambolho em nome de pretensa “acessibilidade” onde não se pode estacionar. O telhado tem sinuosidades que breve saberemos se resistirá às chuvas fortes. Em tempos de crise climática, o projeto não fez qualquer previsão para ar condicionado. O belo saguão da bilheteria com pé-direito duplo onde estava previsto um “café parisiense” no dizer do vice-prefeito extremista de direita teve as bilheterias tamponadas por canhestros tijolos. O artista Salles Dounner que leva o nome da estação terá apenas uma pequena sala para homenageá-lo. Sem saber o que fazer com o prédio, o prefeito levou apressadamente uma unidade da escola de iniciação musical, improvisando divisórias, ou seja uma “reforma da reforma” sequer concluída. Apesar disso, considero essa uma decisão acertada, mas insuficiente. A verdade é que os boxes do mercado e as despesas para sua construção (inclusive pontos de água e esgoto em cada um deles) foram dinheiro público jogado no ralo sem que ninguém seja responsabilizado por isso.

Ainda seria tempo do prefeito deixar sua teimosia de lado e destinar todo o prédio para a Cultura, secretaria com o menor orçamento da Prefeitura. O local é bonito, tem história, o prédio também, a região poderia ser priorizada nas oficinas de arte e demais atividades dos editais de cultura da própria Prefeitura, fazendo com que o ambiente do entorno seja ocupado e valorizado com alegria e criatividade, como um espaço de memória e de história. Uma articulação urbanística e requalificação das três praças históricas, incluindo a Barão de Lucca e dos prédios antigos ao seu redor fariam da Estação um lugar luminoso para a arte, a cultura e a história de Franca, com passeios guiados pela memória, arte ao ar livre e nos espaços da estação recuperada. A área da antiga Ciretran poderia virar habitação social e catalisar novos investimentos em moradia na região para aproveitar sua boa infraestrutura. Até mesmo o pouco que restou do tombamento “fake” da fábrica MSM poderia fazer parte de um projeto integrado desta natureza. Enfim, ideias não faltam, o que falta é uma estrutura da Prefeitura para pensar essas coisas democraticamente em conjunto com a comunidade.

Infelizmente, o prefeito optou por colocar no local dois serviços de assistência social que deveriam ser regionalizados para se ver livre de um problema que ele mesmo criou. Os artistas e produtores de cultura da cidade vão chamar a atenção para isso no próximo dia 18 de julho, com uma edição do Corredor Cultural na praça da Estação. Como otimista incorrigível, espero que o prefeito ainda mude de ideia. A Estação para a Cultura, esse é o mote.

Mauro Ferreira é arquiteto